立法會
Legislative Council

立法會CB(1)1456/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日　期　：**2003年3月21日(星期五)**
時　間　：**上午10時45分**
地　點　：**立法會大樓會議室A**

出席委員　：劉健儀議員, JP (主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
黃成智議員
劉炳章議員

缺席委員　：石禮謙議員, JP (副主席)
何鍾泰議員, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
梁富華議員, MH, JP

出席公職人員：**參與議程第IV項的討論**

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長T1
何宗基先生

運輸署

運輸署助理署長／巴士及鐵路
葉麗清女士

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T3
方舜文女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長T2
葉李杏怡女士

運輸署

運輸署副署長／策劃及技術服務
譚澄邦先生

運輸署助理署長／技術服務
楊榮贊先生

應邀出席者 ：**參與議程第IV項的討論**

九龍巴士(一九三三)有限公司

車務總監
雷普照先生

策劃及發展部主管
梁耀南先生

龍運巴士有限公司

總經理
霍彩福先生

城巴有限公司

助理總經理(營運)
鍾澤文先生

新世界第一巴士服務有限公司

企業傳訊助理總經理
譚彩鳳女士

高級策劃經理
張銳釗先生

新大嶼山(一九七三)有限公司

董事
莫華勳先生

行政經理
黃華先生

列席秘書 ：總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 ：高級主任(1)5
歐詠琴女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1131/02-03號文件 —— 2003年1月23日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要；
立法會CB(1)1137/02-03號文件 —— 2003年2月6日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要；及
立法會CB(1)1167/02-03號文件 —— 2003年2月24日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要)

2003年1月23日、2月6日及2月24日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要均獲得確認通過。

經辦人／部門

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1121/02-03號文件 —— 立法會議員於2003年1月23日與西貢區議會舉行會議後轉交處理的有關興建西岸公路的事宜；及

立法會CB(1)1177/02-03(01)號文件 —— 香港明愛社區發展服務所提交有關"屯門／元朗／天水圍公共交通費用負擔意見調查"的文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

3. 委員亦察悉與西貢區議會舉行會議後轉交處理的有關"西岸公路"的事宜，已納入事務委員會的待議事項一覽表。

III. 2003年4月25日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1132/02-03(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及

立法會CB(1)1132/02-03(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

4. 經商議後，委員同意在2003年4月25日舉行的下次會議討論由政府當局提出的下述事項：

(a) 隧道與收費道路的營運 —— 海外及內地經驗；及

(b) 的士司機入職條件及職前訓練課程。

5. 委員亦同意在訂於2003年5月23日舉行的事務委員會例會討論下述事項：

(a) 有關非專利巴士服務的政策；及

(b) 羅湖管制站的交通安排。

6. 因應劉江華議員提出的建議，委員同意將有關“檢討專利巴士公司的收費表”的事項納入事務委員會的待議事項一覽表。

IV. 巴士轉乘計劃的最新進展情況

(立法會CB(1)1132/02-03(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

7. 環境運輸及工務局副秘書長T2簡介政府當局就實施巴士轉乘計劃的進展所提交的文件(立法會CB(1)1132/02-03(03)號文件)。

擴大巴士轉乘計劃的範圍

8. 劉江華議員認為巴士轉乘計劃(包括由同一營辦商或不同營辦商推行的計劃)的範圍應擴大至包括全港所有巴士線，以便廣大乘客能以優惠票價獲提供更多選擇的服務。推行巴士轉乘計劃終究會對巴士公司的乘客量及收入帶來正面影響。就此，他要求當局提供資料，說明政府當局與專利巴士公司進行有關討論的進展情況，以及就所有巴士線實施巴士轉乘計劃的時間表。

9. 譚耀宗議員亦表示，為提高專利巴士公司在公共交通市場的競爭力，該等公司應同心協力，聯手推行更多跨營辦商的巴士轉乘計劃，藉以吸引更多乘客。

10. 鄧兆棠議員認為應推出更多巴士轉乘計劃以方便乘客，並詢問專利巴士公司在考慮實施巴士轉乘計劃時，有否就巴士轉乘折扣採取任何標準。他提述大欖隧道收費廣場的情況未如理想，並籲請政府當局改善為轉車處候車乘客提供的設施。運輸署助理署長／巴士及鐵路察悉鄧議員的關注，並表示運輸署會與有關的巴士公司密切聯絡。如有需要，運輸署會提出就巴士停車處進行改建工程，並改善主要轉車處的乘客候車空間。她亦答允跟進大欖隧道收費廣場的情況。

11. 九龍巴士(一九三三)有限公司車務總監雷普照先生回應時表示，九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱“九巴”)目前共推行56項巴士轉乘計劃，所涵蓋的巴士路線達261條。每月因該等計劃而受惠的乘客數目約有30 000人次，所涉及的票價優惠總額則達到每年2億元。在挑選巴士路線推行新的巴士轉乘計劃時，九巴會考慮多項因素，包括若干營運方面的因素，例如有關路線的載客量、轉車處的實際所在位置，以及有否提供其他直達服務。

此外，該公司會採用一套公式以計算該等計劃的財務影響。他向委員保證，九巴會繼續與政府及其他交通機構合作，以期訂定跨營辦商及不同交通服務的合作安排。

12. 九巴策劃及發展部主管梁耀南先生補充，九巴一直與兩間鐵路公司進行磋商，尤其是正與九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)積極落實巴士／鐵路轉乘計劃的詳情，以配合西鐵即將通車。然而，他指出，推行巴士轉乘計劃並未令九巴的乘客量有所增加。巴士業正面對香港鐵路網絡擴充所帶來日見艱鉅的挑戰。九巴2002年的乘客人次，已因為將軍澳線通車而下跌了100 000人次。

13. 龍運巴士有限公司總經理霍彩福先生告知委員，在龍運巴士有限公司(下稱“龍運”)推行的3項巴士轉乘計劃中，有兩項是與其他營辦商聯手推行。轉車乘客數目達到每月20 000人次，每年所提供的票價優惠約為300 000元。他強調，龍運會繼續探討推行更多優惠計劃的可行性，以便為乘客更添利便，但須同時考慮該等計劃對公司財政狀況的影響。

14. 城巴有限公司助理總經理(營運)鍾澤文先生表示，城巴有限公司(下稱“城巴”)現正推行共19項巴士轉乘計劃，所涉及的巴士線達68條。對於推行新的巴士轉乘計劃，城巴會作出積極的考慮，因為該等計劃將有助提高運用巴士資源的效率及改善網絡覆蓋範圍，從而提高城巴的競爭力。另一重要考慮因素是可令乘客受惠。關於跨營辦商的巴士轉乘計劃，城巴助理總經理(營運)報告謂，有關的討論現正進行。然而，由於不同營辦商各有本身的票價結構，有關安排將涉及複雜的問題，尤其是在分攤票價折扣方面。

15. 新世界第一巴士服務有限公司企業傳訊助理總經理譚彩鳳女士表示，新世界第一巴士服務有限公司(下稱“新一巴”)推行的巴士轉乘計劃有23項，涵蓋其經營的一半路線。她認同巴士轉乘計劃對乘客及改善環境均有益處，但亦籲請委員理解，作為仍處於投資期的較新營辦商，新一巴亦有需要考慮該等計劃的財務影響。如有可能，該公司會積極研究與其他營辦商提供轉乘不同交通工具及不同營辦商轄下巴士的折扣優惠計劃。

16. 新大嶼山(一九七三)有限公司董事莫華勳先生表示，在新大嶼山(一九七三)有限公司(下稱“新大嶼山公司”)經營的23條巴士路線中，有4條路線已實施巴士轉乘計劃，每月為15 000人次的轉車乘客提供服務。除了與龍運及城巴合作提供的跨營辦商巴士轉乘計劃外，新大嶼山公司亦與地鐵有限公司在東涌站實施巴士／鐵路轉乘

計劃。關於在梅窩渡輪碼頭實施巴士／渡輪轉乘計劃，該公司亦正與有關方面進行磋商。

17. 黃成智議員強烈認為，如某些巴士路線因路線重整計劃而不再行走繁忙的商業中心區，政府當局必須確保轉車乘客獲提供票價優惠，使他們無須就前往同一目的地支付額外的車資。主席亦表示，原則上巴士路線重整計劃不應對轉車乘客造成額外的財政負擔。

18. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時表示，在此情況下，政府當局會鼓勵有關的專利巴士公司向乘客提供票價優惠，讓乘客可以無須支付額外車資而前往原來的目的地。政府當局會就擬議的巴士路線重整計劃的詳情諮詢有關的區議會，並充分顧及保障整體公眾利益的需要。

19. 陳偉業議員提述香港有多種公共交通工具及多個交通服務營辦商，並指出乘客經常有需要轉用由不同營辦商提供的服務。因此而招致的額外交通費用對乘客構成了沉重的財政負擔。為解決有關問題，轉車乘客須獲給予票價優惠。他籲請政府當局就此事採取更積極的做法，並建議專利巴士公司目前享有的首次登記稅及燃油稅豁免優惠，應與其在推行新巴士轉乘計劃方面的表現掛鈎。長遠而言，政府當局應在延續巴士公司的專營權時，就推行巴士轉乘計劃與巴士公司磋商新的專營權條款。

20. 鄭家富議員表示，政府當局需要採取新措施，以確保專利巴士公司更努力推行更多巴士轉乘計劃。政府當局在考慮巴士公司所提出營辦新路線的申請時，必須同時考慮此項因素。他亦籲請巴士公司考慮向乘客發出星期票或月票，以便他們可隨時轉乘同一地區不同路線的巴士。

21. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時強調，政府完全理解委員就實施更多巴士轉乘計劃，以便乘客以較低票價享用高效率服務所提出的關注。他提述巴士公司在近年作出的積極回應，並向委員保證，政府當局會繼續鼓勵專利巴士公司因應本身的營運狀況，為乘客提供更多巴士轉乘計劃及其他票價優惠。

22. 環境運輸及工務局副秘書長T2進一步表示，長遠而言，巴士轉乘計劃會為乘客、整個社會及專利巴士公司帶來三贏的局面。政府當局亦會研究其他延展至不同交通工具的可行轉乘計劃。此舉將可改善網絡的覆蓋

範圍、盡量善用資源，並盡量減輕繁忙交通走廊的擠塞情況。

23. 九巴車務總監向委員保證，九巴會以開放的態度研究可提供何種票價優惠，但他表示公司的營運成本(包括燃油、保險及員工開支)一直不斷增加，而九巴卻於過去4年一直凍結其票價。

24. 鄭家富議員對九巴的答覆不感信服，並認為以九巴錄得的龐大利潤而言，該公司應有能力為乘客提供更多優惠。此外，他表示根據九巴的年報，燃油開支僅佔該公司2002年營運成本約10%，而1992年的有關比率則為20%。由於九巴代表手邊並無上述資料，主席表示九巴可於會後就鄭家富議員提出的後一論點作出書面回應。

25. 劉江華議員詢問專利巴士公司會否考慮仿效兩間鐵路公司，向經常使用其服務的乘客提供類似的獎勵計劃。九巴、龍運、城巴及新一巴的代表回應時表示，由於乘客已透過巴士轉乘計劃獲提供票價優惠，該等公司並無計劃為經常使用其服務的乘客實施獎勵計劃。

八達通錯誤扣減巴士轉乘車費

26. 譚耀宗議員轉達乘客就新巴士轉乘計劃實施初期，八達通卡遭錯誤扣減車費一事所提出的投訴。他詢問有關問題的嚴重性為何，以及專利巴士公司將採取何種補救措施。

27. 黃成智議員認為，專利巴士公司有責任確保沒有乘客會因為轄下員工的疏忽而被多收車資。政府當局亦須確保乘客的利益獲得適當保障。因此，政府及巴士公司應作出更大努力，為乘客提供查核八達通卡遭扣減車資的額外途徑，例如透過互聯網進行查核。主席認同確保對乘客公平的重要性，並建議可為巴士乘客提供八達通查閱機。

28. 九巴車務總監回應時報告謂，該公司曾接獲此類性質的投訴。經調查後，九巴發現有關問題是由於司機疏忽，忘記設定所須收取的正確車資所造成。在接獲該等投訴後，九巴會將多收款項退回。城巴助理總經理(營運)亦表示，如收取分段票價，可能會更容易出現有關問題。為解決此問題，城巴已提醒所有司機仔細核對票價。為加深對此事的瞭解，委員要求政府當局於會後就八達通錯誤扣減巴士轉乘車費的問題向事務委員會提交文件，以作參考。

政府當局

V. 智能運輸系統的最新進展情況
(立法會CB(1)1132/02-03(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

29. 委員察悉自2002年5月以來，智能運輸系統在香港的發展及推行情況，詳情載於政府當局所提交的文件(立法會CB(1)1132/02-03(04)號文件)。

運輸資訊系統

30. 主席詢問運輸資訊系統下的公眾運輸資訊服務具備何種功能。運輸署助理署長／技術服務回應時解釋，公眾運輸資訊服務是互聯網上一項免費服務，可為使用公共交通工具的乘客及駕車人士提供交通運輸方面的資訊，方便他們在出發前計劃所選用的路線。在第一期服務推出後， 乘客可通過數碼地圖上的點擊起點及目的地，取得巴士及鐵路服務班次、車站地點及行駛路線詳情等交通資料。在推出第二期服務時，有關服務將更趨完備，讓市民可按照距離最短、車資最低、轉車次數最少的準則作出選擇，搜尋最佳路線。

31. 運輸署助理署長／技術服務回應陳國強議員提出的查詢時表示，公眾運輸資訊服務的第一期工程將於2004年年初落成，而最後一期服務則會在第一期服務推出後6個月內完成。

交通管理架構

32. 鄭家富議員就新交通管理架構的進展情況及整體完成日期提出查詢。環境運輸及工務局副秘書長T3回應時表示，當交通控制中心於2004年啟用時，關於交通管理架構的大部分工作將告完成。該中心將會成為中央控制中心，集中控制新界現有及日後設立的區域交通控制系統及閉路電視系統、行車時間顯示系統及重要道路的交通管制及監察設施，並且會發揮緊急事故協調中心的功能。

33. 陳國強議員要求政府當局提供資料，說明其就更新港島區的區域交通控制系統及閉路電視系統的工程計劃採取何種標書評審準則。運輸署助理署長／技術服務答稱，由於該項工程計劃涉及專門技術要求，當局會採用涉及技術評分及財務評估的公式計算方法進行評審。

經辦人／部門

VI. 其他事項

34. 議事完畢，會議於下午12時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年4月17日